



# Sjöfartsverket

INFORMATIONSBLAD NR 2/19.1.1998

---

## **TRAFIKMINISTERIETS BESLUT OM FARTYGSBEMANNING, BESÄTTNINGENS BEHÖRIGHET OCH VAKTHÅLLNING**

Trafikministeriet har den 19 december 1997 utfärdat ett beslut om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1257/1997). Beslutet trädde i kraft den 1 januari 1998.

Beslutet grundar sig på STCW-95-konventionen. I Sjöfartsverkets informationsblad 1/19.1.1998 redogörs för andra lagstiftningsändringar som föranletts av konventionen.

Heikki Valkonen  
Sjösäkerhetsdirektör

Reijo Gustafsson  
Byråchef

Närmare upplysningar:

Sjömansbyrån och nautiska byrån

Detta informationsblad  
ersätter informationsblad:

9/1.4.1988 och  
5/16.1.1995

Dnr 1/00/98  
ISSN 1239-0976

1257/1997

## Trafikministeriets beslut

### om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning

Utfärdat i Helsingfors den 19 december 1997

Trafikministeriet har med stöd av 61 § 1 och 2 mom. förordningen den 19 december 1997 om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997) beslutat:

#### 1 kap.

#### Allmänna bestämmelser om vakthållningen

##### 1 §

*Arrangemang i fråga om vakthållning och de principer som därvid skall iaktas*

Vakthavande befäl på bryggan respektive däcksvakt skall enligt 5 kap. förordningen om fartygsbemanning, besättningens behörighet och vakthållning (1256/1997) vara kompetent att handha bryggvaks respektive däcksvaks uppgifter.

Vakthavande befäl i maskin skall enligt 5 kap. i 1 mom. nämnda förordning vara kompetent att handha maskinvaks uppgifter.

##### 2 §

#### Ruttplanering

Den avsedda resan skall planeras i förväg, varvid all tillämplig information skall beaktas och varje utlagd kurs skall kontrolleras innan resan påbörjas.

Maskinchefen skall, i samråd med fartygets befälhavare, innan resan påbörjas, besluta om behovet av bränsle, vatten, smörjolja, kemikalier, förbruknings- och andra reservdelar, verktyg och förråd samt andra nödvändiga anskaffningar för den förestående resan.

##### 3 §

#### Planering inför varje enskild resa

Inför varje enskild resa skall befälhavaren se till att den avsedda ruten från avgångs-

hamnen till den första anlöpningshamnen är planerad med hjälp av giltiga och lämpliga sjökort och andra nautiska publikationer, som innehåller exakt, fullständig och uppdaterad information om de navigatoriska begränsningar och faror som är av beständig eller förutsägbar art och av betydelse för fartygets säkra framförande.

##### 4 §

#### Kontroll och visning av den planerade ruten

När ruttplaneringen har kontrollerats med beaktande av all relevant information, skall den planerade ruten införas i de sjökort som används och ständigt hållas tillgänglig för vakthavande befäl, som skall kontrollera varje kurs innan man gör bruk av den under resan.

##### 5 §

#### Avvikelse från avsedd rutt

Om det under resan fattas beslut om att byta ut närmaste anlöpningshamn utmed den avsedda ruten, eller om det av andra skäl är nödvändigt för fartyget att väsentligt avvika från den avsedda ruten, skall en ändrad rutt planeras innan fartyget väsentligt avviker från den ursprungliga ruten.

#### 2 kap.

#### Vakthållning till sjöss

##### 6 §

#### Allmänna principer för vakthållningen

Redare, befälhavare, maskinchef och



vaktgående personal skall vara uppmärksam-  
ma på principerna i 2 och 3 mom., som  
skall iakttas för att tillförsäkra att säker  
vakthållning alltid upprätthålls.

Befälhavaren ombord på varje fartyg skall  
se till att arrangemang för vakthållning är så  
anpassade att säker vakt på bryggan kan  
upprätthållas. Under befälhavarens allmänna  
ledning är vakthavande befäl på bryggan  
under sina vakter ansvariga för fartygets  
säkra framförande, varvid befälhavaren och  
befälet i synnerhet skall fästa avseende vid  
undvikandet av kollision och grundstötning.

Maskinchefen ombord på varje fartyg skall  
efter samråd med befälhavaren se till att ar-  
rangemang för vakthållning är så anpassade  
att säker vakthållning i maskin kan upp-  
rätthållas.

### 7 §

#### *Skydd av den marina miljön*

Befälhavare, övrig befäl och manskap  
skall vara medvetna om de allvarliga följder  
för den marina miljön som avsiktlig eller  
oavsiktlig förorening innebär, och vidta alla  
tänkbara försiktighetsåtgärder för att hindra  
sådan förorening, i synnerhet inom ramen  
för gällande internationella bestämmelser  
och hamnbestämmelser.

### 3 kap.

#### **Principer som skall beaktas vid vakthållning på bryggan**

### 8 §

#### *Ansvar för vakthållningen*

Vakthavande befäl på bryggan är befälha-  
varens ställföreträdare och är i första hand  
ansvarig för fartygets säkra framförande och  
för att 1972 års internationella regler till för-  
hindrande av sammanstötning till sjöss  
(FördrS 30/1997, Sjövägsreglerna) iakttas.

### 9 §

#### *Utkik*

Behörig utkik skall ständigt hållas i enlig-  
het med regel 5 i Sjövägsreglerna. Syftet  
med utkik är att:

- 1) med hjälp av syn och hörsel och alla

andra tillbudsstående medel upprätthålla  
ständig vaksamhet med avseende på betydel-  
sefulla ändringar i den operativa miljön,

- 2) fullständigt kunna bedöma situationen  
och risken för kollision, strandning eller  
andra navigeringsrisker samt

- 3) hålla utkik efter fartyg eller flygplan i  
nöd, skeppsbrutna, vrak och vrakspillror och  
andra risker för navigationssäkerheten.

Utkiken måste helt kunna ägna sig åt att  
hålla noggrann utkik och får inte tilldelas  
eller utföra några andra arbetsuppgifter som  
skulle kunna störa den uppgiften.

Utkikens och rorsmannens uppgifter är  
skilda från varandra och rorsmannen får inte  
anses tjänstgöra som utkik när han står till  
rors utom i små fartyg med obegränsad sikt  
runt horisonten från styrplatsen och det inte  
föreligger någon nedsättning i nattseendet  
eller andra svårigheter att hålla noggrann  
utkik. Vakthavande befäl på bryggan kan få  
vara ensam utkik under dagsljus förutsatt att  
vid varje tillfälle:

- 1) situationen noggrant prövats och det är  
ställt utom tvivel att det är förenligt med  
säkerheten att göra så,

- 2) alla rådande omständigheter beaktats till  
fullo, omfattande, men inte begränsande till:

- a) väderförhållanden,

- b) siktförhållanden,

- c) trafiktätheten,

- d) närheten till hinder för navigeringen  
och

- e) erforderlig uppmärksamhet vid navige-  
ring i eller i närheten av trafikseparerings-  
system, samt

- 3) förstärkning omedelbart är tillgänglig  
för att kallas till bryggan när ändring i situa-  
tionen påkallar detta.

Vid bedömning av om vaktens samman-  
sättning är adekvat för att en noggrann utkik  
ständigt skall kunna fullgöras, skall befälha-  
varen beakta alla relevanta faktorer. Utöver  
vad som bestäms i detta kapitel skall hänsyn  
tas till följande faktorer:

- 1) siktförhållanden, väderlek och sjögång,

- 2) trafiktäthet och andra aktiviteter inom  
det område fartyget seglar i,

- 3) den uppmärksamhet som är nödvändig  
när fartyget framförs i eller i närheten av  
trafiksepareringssystem eller andra trafikreg-  
leringar,

- 4) den extra arbetsbörda som orsakas av  
fartygsfunktionernas art, omedelbara operati-  
va krav och förestående manövrer,

- 5) den vaktgående personalens tjänstbar-



het,

6) kunskapen om och förtroendet för befällets och manskapets yrkeskompetens,

7) den erfarenhet varje enskilt vakthavande befäl på bryggan besitter och dennes förtrogenhet med fartygets utrustning, rutiner och manöveregenskaper,

8) rutinerna ombord vid varje enskild tidpunkt, inklusive radiokommunikationerna samt tillgången på förstärkning som vid behov omedelbart kan kallas till bryggan,

9) brygginstrumentens och styrinrättningarnas, inklusive larmsystemernas funktionsduglighet,

10) roder- och propellerreglagen och fartygets manöveregenskaper,

11) fartygets storlek och sikten från styrplatsen,

12) bryggans utformning, i den mån den kan hindra en vakt att med hjälp av synen eller hörseln bli varse händelseutvecklingen utanför samt

13) övriga internationellt antagna normer, förfaranden eller anvisningar som avser vakthållningsarrangemang och tjänstbarhet.

### 10 §

#### *Vaktarrangemang*

När beslut fattas om sammansättningen av vakten på bryggan, som kan inkludera lämpligt antal behörigt däcksmanskap, skall bl.a. följande beaktas:

1) bryggan får aldrig lämnas obemannad,  
2) väderförhållanden, sikt och om det är dagsljus eller mörker,

3) närheten till navigationsfaror som kan göra det nödvändigt för vakthavande befäl att fullgöra extra navigationsuppgifter,

4) användning av och funktionsduglighet hos navigeringshjälpmedel, t.ex. radar och elektronisk positionsbestämningsutrustning samt varje annan utrustning som kan påverka fartygets säkra framförande,

5) huruvida fartyget är försett med automatstyrning,

6) huruvida det finns radiotjänst att fullgöra,

7) instrument, alarm och indikatorer på bryggan för kontroll av obemannat maskinrum, deras användning och funktionsinskränkningar samt

8) varje annat ovanligt krav på vakthållningen, som kan uppkomma som en följd av särskilda driftförhållanden.

### 11 §

#### *Vaktavlösning*

Vakthavande befäl får inte överlämna vakten till avlösande befäl om han har skäl att misstänka att den senare uppenbarligen inte är lämpad att fullgöra sina arbetsuppgifter effektivt, i vilket fall befälhavaren skall underrättas därom.

Det avlösande befälet skall övertyga sig om att honom avlösande vakten är fullständigt lämpad att fullgöra sina arbetsuppgifter och att deras ögon är anpassade till mörkerseende. Avlösande befäl får inte överta vakten förrän deras syn är anpassad till belysningen.

Före övertagande av vakt skall avlösande befäl övertyga sig om fartygets beräknade eller sanna position och bekräfta dess avsedda väg, kurs och fart och eventuella kontroller för obemannat maskinrum. Vakthavande befäl skall dessutom uppmärksamma varje fara för navigeringen som kan förutsättas uppträda under hans vakt.

Avlösande befäl skall personligen skaffa sig visshet om:

1) befälhavarens stående order och andra särskilda instruktioner med anknytning till fartygets framförande,

2) fartygets position, kurs, fart och djupgående,

3) rådande och förutsebara tidvattenförhållanden, strömmar, väderlek, sikt och dessa faktors inverkan på fartygets kurs och fart,

4) hur huvudmaskinerna skall användas för manövrering när huvudmaskinerna kontrolleras från bryggan, samt

5) de navigatoriska förhållandena, inklusive, men inte begränsat till:

a) funktionsdugligheten hos alla navigations- och säkerhetsanordningar som skall användas eller kan användas under vakten,

b) fel i gyro- och magnetkompasserna,

c) förekomsten av och rörelserna hos fartyg som är inom synhåll eller som befinner sig i närheten,

d) förhållanden och risker som är att vänta under vakten, samt

e) inverkan av slagsida, trim, vattentäthet och squat på kölmarginalen.

Om vakthavande befäl på bryggan skall bli avlöst när en styrmanöver eller någon annan åtgärd för undvikande av fara vidtas, skall vaktavlösningen uppskjutas tills åtgärden har slutförts.



## 12 §

*Vakthållning på bryggan*

Vakthavande befäl skall:

- 1) hålla vakt på bryggan,
- 2) under inga omständigheter lämna bryggan utan att ha blivit vederbörligen avlöst,
- 3) fortsätta att vara ansvarig för fartygets säkra framförande, oberoende av befälhavarens närvaro på bryggan, ända till dess befälhavaren uttryckligen säger ifrån att han har övertagit detta ansvar och detta är ömsesidigt uppfattat, samt
- 4) så snart han är tveksam om vad han skall göra i säkerhetens intresse underrätta befälhavaren.

Under vakten skall styrd kurs, position och fart kontrolleras med tillräckligt täta mellanrum med användande av varje tillgängligt navigationshjälpmedel som är nödvändigt för kontroll av att fartyget följer den avsedda kursen.

Vakthavande befäl skall ha full kunskap om belägenhet och handhavande av fartygets säkerhets- och navigeringsutrustning. Han skall också vara medveten om och beakta utrustningens driftbegränsningar.

Vakthavande befäl på bryggan får inte tilldelas eller utföra några arbetsuppgifter som skulle kunna störa fartygets säkra framförande och vakthållningen.

Vakthavande befäl på bryggan skall på mest effektiva sätt använda alla de navigeringshjälpmedel som de disponerar.

När radar används skall vakthavande befäl beakta nödvändigheten av att alltid uppfylla de bestämmelser om användning av radar som ingår i gällande Sjövägsregler.

Vid behov skall vakthavande befäl inte tveka att använda styrinrättning, maskineri och ljudsignalapparater. Han skall emellertid i tid ge förvarning om ändrad marschfart eller effektivt använda kontrollerna för det obemannade maskinrummet på bryggan enligt tillämpliga rutiner.

Vakthavande befäl skall vara förtrogen med sitt fartygs manöveregenskaper, inklusive stoppsträckan, och ta i beaktande att andra fartyg kan ha annorlunda manöveregenskaper.

Noggrann dagbok skall föras över rörelser och aktiviteter under vakten som berör fartygets navigering.

Vakthavande befäl skall se till att noggrann utkik fullgörs. På fartyg som har ett

särskilt kartrum kan vakthavande befäl vid behov gå in i kartrummet och vistas där en kort stund för att utföra nödvändiga navigeringsuppgifter men skall först försäkra sig om att det är tryggt att göra så och att behörig utkik fullgörs.

Fartygets navigationsutrustning skall testas till sjöss så ofta som möjligt och omständigheterna tillåter, i synnerhet innan det väntas uppstå svåra situationer som påverkar navigeringen. Dagbok skall föras över dessa test alltid när det låter sig göras. Test skall även utföras före ankomst till och avgång från hamn.

Vakthavande befäl skall regelbundet kontrollera att

1) navigatören eller autopiloten styr rätt kurs,

2) fel i huvudkompassen bestäms minst en gång under vakten och såvitt möjligt alltid efter en större kursändring; huvudkompassen och gyrokompasserna jämförs ofta och dotterkompasserna synkroniseras med moderkompassen,

3) automatstyrningen testas manuellt minst en gång under vakten,

4) navigations- och signalljusen och den övriga navigationsutrustningen fungerar ordentligt,

5) radioutrustningen fungerar ordentligt i enlighet med 28 § i detta beslut och

6) anordningarna för kontroll av det obemannade maskinrummet, alarmen och indikatorerna fungerar ordentligt.

Vakthavande befäl skall komma ihåg nödvändigheten att alltid iaktta gällande bestämmelser i 1974 års internationella konvention om säkerheten för människoliv till sjöss (FördrS 11/1981, Solas-konventionen). Vakt-havande befäl skall ta i beaktande

1) nödvändigheten av att i god tid använda rorsman och övergå till manuell styrning så att det blir möjligt att gripa sig an varje faromoment på ett betryggande sätt, och

2) att inte låta situationen utvecklas farligt så att det, när fartyget går på automatstyrning, vakthavande befäl är ensamt på bryggan och måste avbryta utkikens kontinuitet för att kunna vidta nödgärder.

Vakthavande befäl skall vara väl förtrogen med användningen av fartygets alla elektroniska navigationshjälpmedel, inklusive deras möjligheter och begränsningar, och skall använda vart och ett av dem vid behov och komma ihåg att ekolodet är ett värdefullt navigeringshjälpmedel.



Vakthavande befäl skall alltid använda radar vid nedsatt sikt eller när sikten förväntas bli försämrad och alltid när fartyget seglar i livligt trafikerade områden, men därvid ta nödvändig hänsyn till radarns begränsningar.

Vakthavande befäl skall förvissa sig om att de använda skalområdena ändras med tillräckligt täta mellanrum så att ekon kan upptäckas så tidigt som möjligt. Det får inte glömmas att små eller svaga ekon kan undgå att bli upptäckta.

När radar används skall vakthavande befäl välja lämpligt skalområde och noga iaktta bildskärmen, och skall se till att plottningen och den systematiska analysen av situationen inleds i tillräckligt god tid.

Vakthavande befäl skall ofördröjligen underrätta befälhavaren

1) om sikten är dålig eller om dålig sikt är att vänta,

2) om trafikförhållandena eller andra fartygs rörelser ger anledning till oro,

3) om det uppstår problem med att hålla kursen,

4) då han inte lyckas få syn på ett land- eller sjömärke eller en lodningsobservation vid väntad tidpunkt,

5) om han oväntat får syn på ett land- eller sjömärke eller det sker en förändring i djupförhållandena,

6) vid fel i maskineriet, framdrivningsmaskineriets fjärrmanövrering, styrinrättningen eller ett väsentligt navigationshjälpmedel, ett alarm eller en indikator,

7) om det uppstår ett tekniskt fel i radioutrustningen,

8) i hårt väder, om det finns den minsta misstanke att skador kan uppstå på grund av vädret,

9) om fartyget stöter på en navigeringsfara, såsom is eller vrakgods, samt

10) i vilken som helst annan nödsituation eller när han är det minsta tveksam.

Oavsett kravet i ovanstående moment, punkterna 1-10, att genast underrätta befälhavaren, får vakthavande befäl inte tveka att omedelbart skrida till handling för att trygga fartygets säkerhet, om förhållandena så kräver.

Vakthavande befäl skall ge vakthavande manskap alla nödvändiga instruktioner och upplysningar för att tillförsäkra en trygg vakt, i synnerhet en behörig utkik.

### 13 §

#### *Vakthållning vid klart väder*

Vakthavande befäl skall med jämna mellanrum ta bäring på annalkande fartyg för att i ett tidigt skede upptäcka risken för kollision och komma ihåg att en sådan risk ibland kan föreligga även när den observerade ändringen i bäringen är betydande, i synnerhet när fartyget nalkas ett mycket stort fartyg eller bogsersläp eller ett fartyg på nära håll. Vakthavande befäl skall också i tid vidta bestämda åtgärder enligt de tillämpliga bestämmelserna i Sjövägsreglerna och skall därefter kontrollera att åtgärderna har avsedd effekt.

Vid klart väder skall vakthavande befäl så ofta som möjligt öva sig i att använda radar.

### 14 §

#### *Vakthållning vid nedsatt sikt*

Vid nedsatt sikt eller förväntad nedsatt sikt är det vakthavande befäls primära skyldighet att iaktta de relevanta bestämmelserna i Sjövägsreglerna, med särskild tonvikt på ljudsignalering, gång med säker fart och vid att hålla maskinerna redo för omedelbar manöver. Därutöver skall vakthavande befäl:

- 1) underrätta befälhavaren därom,
- 2) placera ut behörig utkik,
- 3) visa navigationsljus samt
- 4) sköta och använda radarn.

### 15 §

#### *Vakthållning i mörker*

Befälhavaren och vakthavande befäl skall när de anordnar utkik ta tillräcklig hänsyn till den tillgängliga bryggutrustningen, navigationshjälpmedlen och deras begränsningar samt gängse rutiner och säkerhetsåtgärder.

### 16 §

#### *Vakthållning i kustnära och livligt trafikerade områden*

I kustnära och livligt trafikerade områden skall vakthavande befäl använda det storskaligaste, rättade sjökortet över området ombord. Fartygets position skall fastställas med jämna mellanrum med fler än en metod all-



tid närhelst omständigheterna tillåter.

Vakthavande befäl skall med säkerhet identifiera alla väsentliga sjömärken.

#### 17 §

##### *Navigering med lots ombord*

Oberoende av de tjänsteåligganden och skyldigheter som en lots har, fritar hans närvaro ombord aldrig befälhavaren eller vakthavande befäl från deras ansvar och skyldigheter avseende fartygets säkerhet. Befälhavaren och lotsen skall utväxla informationer rörande navigeringsprocedurer, lokala förhållanden och fartygets karakteristika. Befälhavaren och vakthavande befäl skall nära samarbeta med lotsen och hålla noggrann kontroll på fartygets positioner och rörelser.

Om vakthavande befäl hyser några som helst tvivel om lotsens agerande eller avsikter, skall han be lotsen om ett klarläggande och, om tvivlen består, genast underrätta befälhavaren därom och vidta nödvändiga åtgärder innan befälhavaren infinner sig.

#### 18 §

##### *Däcksvakt när fartyget ligger till ankars*

Om befälhavaren anser det nödvändigt, skall kontinuerlig vakt hållas till ankars. När fartyget ligger till ankars skall vakthavande befäl:

- 1) fastställa och pricka in fartygets position på det aktuella sjökortet så fort som möjligt efter ankringen,
- 2) när omständigheterna tillåter, med tillräckligt korta mellanrum kontrollera att fartyget fortfarande ligger säkert till ankars genom att ta bäringar på fasta sjömärken eller lätt identifierbara mål på land,
- 3) se till att behörig utkik fullgörs,
- 4) se till att kontrollronder går med jämna mellanrum ombord,
- 5) göra iakttagelser om väderleken, tidvattenet och sjögången,
- 6) underrätta befälhavaren och vidta alla nödvändiga åtgärder om fartyget driver för ankare,
- 7) se till att huvudmaskinerna och det övriga maskineriet är försatt i den beredskap som befälhavaren givit order om,
- 8) underrätta befälhavaren om sikten försämrats,
- 9) se till att fartyget visar rätta ljus och

signalfigurer och att rätta ljudsignaler ges enligt alla tillämpliga regler, samt

10) vidta åtgärder för att skydda miljön mot utsläpp från fartyget och följa tillämpliga miljöbestämmelser.

#### 4 kap.

##### **Principerna för vakthållning i maskin**

#### 19 §

##### *Maskinvakten och vakthavande maskinbefälet*

I detta beslut avser maskinvakt antingen en person eller en grupp av personal som bildar vakten eller en ansvarsperiod för ett maskinbefäl, under vilken hans personliga närvaro i maskinrummet kan erfordras eller inte erfordras.

Vakthavande maskinbefälet är maskinchefens ställföreträdare och hans främsta åligganden är att alltid tillförsäkra säker och effektiv drift och underhåll av maskineri som påverkar fartygets säkerhet och han är ansvarig för erforderlig inspektion, drift och provning av allt maskineri och all utrustning inom maskinvaktens ansvarsområde.

#### 20 §

##### *Arrangemang för maskinvakten*

Sammansättningen av en maskinvakt skall alltid vara lämpligt anpassad så att den tillgodoser säker drift av alla maskiner som ingår i driften av fartyget, både vid automatiserad och manuell drift, och vara lämpad efter rådande omständigheter och förhållanden.

När beslut fattas om maskinvaktens sammansättning, som kan inkludera behörigt maskinmanskap, skall bl.a. följande beaktas:

- 1) fartygstyp och maskineri, dess typ och tillstånd,
- 2) adekvat tillsyn skall alltid finnas av det maskineri som har samband med fartygets säkra drift,
- 3) speciella verksamhetsförhållanden föranledda av förhållanden som väder, is, förorenat vatten, grunt vatten, nödsituationer, skadeförhindrande åtgärder eller utsläppsbegränsning,
- 4) kvalifikationer och erfarenhet som



maskinvakten besitter,

5) säkerhet för människoliv, fartyg, last, hamn och skydd av miljön,

6) beaktande av internationella, nationella och lokala bestämmelser samt

7) upprätthållande av normala skeppsrutiner.

## 21 §

### *Vaktavlösning*

Vakthavande maskinbefäl får inte överlämna vakten till avlösande maskinbefäl om han har skäl att misstänka att den senare uppenbarligen inte är lämpad att fullgöra sina arbetsuppgifter effektivt, i vilket fall han skall underrätta maskinchefen därom.

Det avlösande maskinbefälet skall övertyga sig om att medlemmarna i den avlösande maskinvakten är fullständigt lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter effektivt.

Innan det avlösande maskinbefälet tar över vakten skall han åtminstone förvissa sig om följande:

1) maskinchefens stående order och särskilda instruktioner som gäller fartygssystemens och maskineriets drift,

2) arten av de arbeten som skall utföras på maskineriet och systemen, vem som deltar i arbetet och potentiella risker,

3) nivån på och, i tillämpliga delar, kvaliteten på vattnet eller andra rester i slagvatten-, barlast-, spill-, reserv-, dricksvatten- och toalettavfallstankarna samt alla särkrav gällande användningen och tömningen av tankarnas innehåll,

4) bränslekvaliteten och -nivån i reservtankarna, settlingstanken och dagtanken och andra förrådsutrymmen för bränsle,

5) alla särkrav som gäller länsning av sanitetssystem,

6) olika huvud- och hjälpsystems, inklusive eldistributionssystemets, skick och funktionssätt,

7) i tillämpliga delar, skicket hos kontrollpanelens utrustning samt vilken utrustning som är manuellt driven,

8) i tillämpliga delar, skick och funktion hos de automatiserade pannrumskontrollerna såsom flamskyddskontrollsystemen, gränskontrollsystemen, förbränningskontrollsystemen, bränsletillförselkontrollsystemen och annan utrustning med anknytning till ångpannor,

9) alla potentiella ogynnsamma förhållan-

den förorsakade av dåligt väder, is, förorenat eller grunt vatten,

10) alla särskilda arbetssätt som dikteras av att viss utrustning råkar i olag eller ofördelaktiga förändringar sker i fartygets skick,

11) maskinmanskaps rapporter angående deras arbetsuppgifter,

12) brandbekämpningsutrustningens tillgänglighet och

13) ifyllandet av maskindagboken ajour.

## 22 §

### *Vakthållningen i maskin*

Vakthavande maskinbefälet skall se till att de fasta vakthållningsrutinerna följs och att maskinmanskaps som ingår i vakten under hans ledning assisterar i en säker och effektiv drift av huvudmaskineriet och hjälpmaskinerna.

Vakthavande maskinbefälet skall fortsätta att vara ansvarigt för maskinutrymmet, oberoende av maskinchefens närvaro i maskinutrymmena, ända till dess maskinchefen uttryckligen säger ifrån att han har övertagit detta ansvar och detta är ömsidigt uppfattat.

Varje medlem av vakten skall vara förtrogen med sina vakthållningsåligganden. Därutöver skall varje medlem i förhållande till sitt fartyg ha:

1) kunskaper om användningen av lämpliga interna kommunikationssystem,

2) kunskaper om utrymningsvägar från maskinutrymmena,

3) kunskaper om alarmsystem inom maskinrummet och förmåga att särskilja mellan olika alarmsystem, i synnerhet det som avser CO<sub>2</sub>-alarm samt

4) kunskaper om antalet, placeringen och typerna av brandbekämpningsutrustningen och instrumenten för skadekontroll inom maskinutrymmena och om användningen av dem och förtrogenhet med de försiktighetsåtgärder som gäller dem.

Vikt skall fästas vid varje maskineri som inte fungerar tillfredsställande, befaras gå i olag eller vara i behov av specialunderhåll, liksom redan vidtagna åtgärder. Vid behov skall extra insatser planeras.

När maskinutrymmena är bemannade skall vakthavande maskinbefälet alltid vara berett att manövrera framdrivningsmaskineriet i enlighet med önskemål om ändringar i riktning eller fart.



När maskinutrymmena är obemannade skall vakthavande maskinbefälet vara omedelbart tillgängligt att på kallelse inställa sig i maskinutrymmena.

Alla order från bryggan skall åtgärdas omedelbart. Ändringar i varvtal och riktning på framdrivningsmaskineriet skall antecknas med undantag för de fall då sjöfartsverket finner att ett visst fartygs storlek eller karakteristika gör sådana anteckningar opraktiska. Vakthavande maskinbefälet skall tillse att framdrivningsmaskineriets manöverorgan, i fall det gäller manuellt utförda manövrer, ständigt är betjänade vid stand by eller då manöver pågår.

Vederbörlig uppmärksamhet skall ägnas det pågående underhållet och vidmakthållandet av hela maskinanläggningen, inbegripet mekaniska, elektriska, elektroniska, hydrauliska och pneumatiska system, kontrollorgan och tillhörande säkerhetssystem som betjänar inredningen samt bokföring av nyttjandet av förrädsartiklar och reservdelar.

Maskinchefen skall tillse att vakthavande maskinbefälet är informerat om allt förebyggande underhåll, skadekontroll eller reparationer som skall utföras under vakten. Vakthavande maskinbefälet är ansvarigt för isolering, förbikoppling och justering av alla maskiner som maskinvakten ansvarar för och på vilka arbete utförs. Han skall anteckna allt arbete som utförts.

När maskinrummet försätts i stand by skall vakthavande maskinbefälet tillse att allt maskineri och all utrustning som erfordras för fartygets manövrering är klart för omedelbart bruk och att erforderlig reservkraft för styrning och andra manöverbehov finns tillgänglig.

Vakthavande maskinbefälet skall inte ålägga arbetsuppgifter, som kan störa hans kontrollåligganden i vad avser fartygets framdrivningsmaskineri och dess hjälputrustning. Han skall tillse att framdrivningsmaskineriet och hjälputrustningen hålls under ständig uppsikt tills han är vederbörligen avlöst och han skall med jämna mellanrum inspektera det maskineri som han ansvarar för. Han skall också försäkra sig om att erforderliga vaktronder görs i maskinrummet och det rum där styrinrättningen finns, så att fel i utrustningen kan rapporteras eller att de är i olag, utföra eller kontrollera rutinmässiga justeringar, erforderlig service och andra nödvändiga åtgärder.

Vakthavande maskinbefälet skall beordra

alla som deltar i maskinvakten att underrätta honom om potentiellt farliga omständigheter som kan påverka maskineriet skadligt eller äventyra säkerheten för människoliv eller fartyget.

Vakthavande maskinbefälet skall se till att maskinrumsvakten övervakas och att ersätta tillkallas i händelse att någon i maskinvakten är oförmögen att arbeta. Maskinvakten får inte lämna maskinutrymmet utan övervakning på så sätt att den manuella driften av maskineriet eller reglagen i maskinrummet förhindras.

Vakthavande maskinbefälet skall vidta erforderliga åtgärder för att begränsa den skada som uppkommit av utrustning som gått i olag, brand, vattenflödning, spricka, kollision, grundstötning etc.

Innan vakthavande maskinbefälet lämnar av vakten skall han tillse att alla händelser som inträffat under vakten och som berör framdrivnings- och hjälpmaskineriet, är vederbörligen antecknade.

Vakthavande maskinbefälet skall samarbeta med den maskinmästare som svarar för underhållsarbetet vid underhåll, skadekontroll eller reparationer. Detta skall omfatta men inte nödvändigtvis begränsas till följande:

1) isolering och förbikoppling av alla maskiner på vilka arbete utförs,

2) justering av de resterande maskinerna så att de fungerar på tillbörligt sätt och säkert under underhållsarbetena,

3) anteckning i maskindagboken eller i något annat lämpligt dokument, vilken utrustning som arbete utförts på och vilken personal som varit inblandad, vilka säkerhetsåtgärder som vidtagits och av vem, för det avlösande befälets kännedom och som vittnesbörd samt

4) vid behov, testning och ibruktagning av reparerat maskineri eller utrustning.

Vakthavande maskinbefälet skall se till att det maskinmanskaps som sköter underhållet finns tillhands för hjälp med den manuella driften av maskineriet i så fall att automat-systemet råkar i olag.

Vakthavande maskinbefälet skall komma ihåg att ändringar i fart som beror på motorfel eller förlorad manöverförmåga kan äventyra fartygets säkerhet och utsätta människoliv för fara. Bryggan skall omedelbart underrättas i händelse av brand, förestående åtgärder i maskinutrymmena, som kan resultera i fartminskning, förestående styrningsfel,



stopp i fartygets framdrivningssystem eller varje förändring i genereringen av elektrisk kraft eller liknande hot mot säkerheten. Meddelandet skall om möjligt framföras innan åtgärder vidtas, så att bryggan ges mesta möjliga tid för vidtagande av åtgärder, som kan erfordras för att undvika en tänkbar sjöolycka.

Vakthavande maskinbefälet skall utan dröjsmål underrätta maskinchefen om:

1) fel eller funktionsstörning i maskineriet som kan vara av sådan art att fartygets säkerhet äventyras,

2) vid sådan funktionsstörning som förmodas kunna åstadkomma ett fel i framdrivningsmaskineriet, hjälpmaskineriet eller kontroll- och styrsystemen eller få dessa i olag, samt

3) vilken som helst nödsituation eller om att han känner sig osäker inför ett beslut eller en åtgärd.

Oavsett kravet i ovanstående moment, 1-3 punkten, att genast underrätta maskinchefen, får vakthavande maskinbefälet inte tveka att omedelbart skrida till handling för att trygga fartygets, dess maskineris och besättnings säkerhet, om förhållandena så kräver.

Maskinvaktchefen skall ge vakthavande manskap alla nödvändiga instruktioner och upplysningar för att tillförsäkra en säker vakthållning i maskin. Rutinmässigt underhåll av maskineriet, vilket utförs som en bisyssla vid fullgörandet av en säker vakthållning, skall organiseras som en nödvändig del av vaktrutinerna. Detaljerade underhållsreparationer som omfattar reparation av elektriska, mekaniska, hydrauliska, pneumatiska och elektroniska instrument över hela fartyget skall utföras med vakthavande maskinbefälets och maskinchefens kännedom. Register skall föras över dessa reparationer.

## 23 §

### *Vakthållning i maskin vid nedsatt sikt*

Vakthavande maskinbefälet skall se till att det alltid finns tillgång till tryckluft eller ånga för ljudsignalanordningarna och att order från bryggan om ändrad fart eller kurs verkställs omedelbart och att hjälpmaskineriet för manövrering är i beredskap.

## 24 §

### *Vakthållning i maskin i kustnära och livligt trafikerade områden*

Vakthavande maskinbefälet skall se till att allt maskineri som används vid manövrering omedelbart kan skiftas om till manuell drift när han underrättas om att fartyget befinner sig i livligt trafikerade farvatten. Vakthavande maskinbefälet skall också se till att tillräcklig reservkraft finns att tillgå för styrning och annan manövrering. Nödstyrningen och annan hjälputrustning måste vara redo att omedelbart tas i drift.

## 25 §

### *Vakthållning i maskin när fartyget ligger till ankars*

På en oskyddad ankarplats skall maskinchefen rådlägga med befälhavaren om samma maskinvakt skall upprätthållas som under resa.

När fartyget ligger till ankars på öppen redd eller med sjöförhållanden jämförbart område skall vakthavande maskinbefäl se till att:

- 1) effektiv maskinvakt hålls,
- 2) alla maskiner som är i drift eller försatta i stand by kontrolleras med jämna mellanrum,
- 3) huvud- och hjälpmaskineriet hålls i beredskap enligt order från bryggan,
- 4) åtgärder vidtas för att skydda miljön från förorening från fartyget och de tillämpliga miljöbestämmelserna för hamnar följs och
- 5) alla system för skadekontroll och brandbekämpning är i beredskap.

## 5 kap.

### **Principer för radiovakthållningen**

## 26 §

### *Allmänna bestämmelser*

Rederiet, befälhavaren och radiopersonalen skall se till att, när ett fartyg är till sjöss, adekvat och säker radiovakt hålls i enlighet med det ikraftvarande radioreglementet i den internationella telekommunikationskonventionen (ITC/ITU).



## 27 §

*Vakthållningsarrangemang*

När fartygets befälhavare bestämmer om arrangemangen för radiovakthållningen skall han:

- 1) se till att radiovakt hålls enligt radioreglementet och tillämpliga bestämmelser i Solas-konventionen,
- 2) se till att radiovaktens främsta åligganden inte påverkas negativt av radiotrafik som inte är relevant för fartygets säkra framförande och navigationssäkerheten samt
- 3) ta hänsyn till vilken radioutrustning som finns ombord och dess funktionsduglighet.

## 28 §

*Radiovakthållning*

Varje radiooperatör som fullgör radiotjänst ombord:

- 1) skall försäkra sig om att vakt hålls på de radiofrekvenser som fastställts i radioreglementet och Solas-konventionen och
- 2) att han när han har vakt regelbundet kontrollerar radioutrustningens och dess kraftkällors funktionsduglighet och underrättar befälhavaren om alla fel i dem.

Radiojournal skall föras i enlighet med kraven i radioreglementet och Solas-konventionen.

Förändret av radiojournal i enlighet med kraven i radioreglementet och Solas-konventionen ankommer på den radiooperatör som har utsetts att bära det främsta ansvaret för radiokommunikationerna i nödsituationer.

Det följande skall antecknas med utsättande av klockslag för händelserna:

- 1) sammandrag av nöd- och säkerhetskommunikationerna,
- 2) viktiga händelser som hänför sig till radiotrafiken,
- 3) såvitt möjligt, fartygets position åtminstone en gång om dagen,
- 4) sammandrag av radioutrustningens funktionsduglighet, inklusive dess kraftkällor.

Radiojournalerna skall förvaras i det rum från vilket nödkommunikationerna sköts och skall vara tillgängliga:

- 1) för befälhavarens inspektion och
- 2) för inspektion av en av myndigheten befullmäktigad tjänsteman eller av en tjäns-

teman som befullmäktigats med stöd av X artikeln i den internationella konventionen angående normer för sjöfolks utbildning, certifiering och vakthållning.

## 6 kap.

**Vakthållning i hamn**

## 29 §

*Principer för vakthållning i hamn*

På varje fartyg som är säkert förtöjt eller säkert till ankars i hamn skall befälhavaren anordna lämplig och effektiv vakt för att tillgodose säkerheten. Särkrav kan visa sig nödvändiga för särskilda typer av fartygs framdrivningsmaskinerier eller hjälpmaskineri och för fartyg som transporterar skadligt, farligt, giftigt eller mycket brandfarligt gods ombord.

## 30 §

*Vaktarrangemang i hamn*

Alltid när fartyget ligger i hamn skall arrangemangen för vakthållning på däck vara tillräckliga:

- 1) för att tillgodose säkerheten för människoliv, fartyget, hamnen och miljön samt en säker drift av lasthanteringsutrustningen,
- 2) för iakttagande av internationella, nationella och lokala bestämmelser, samt
- 3) för vidmakthållande av ordning och normala rutiner ombord.

Fartygets befälhavare skall se till att däcksvaktens sammansättning är adekvat med beaktande av rådande omständigheter.

Om befälhavaren anser det nödvändigt, skall ett behörigt befäl åta sig däcksvakten.

Den utrustning som behövs för däcksvakten skall vara lätt tillgänglig och funktionsduglig.

Maskinchefen skall efter samråd med befälhavaren se till att vaktarrangemangen är tillräckliga för att hålla säker vakt när fartyget är i hamn. Vid beslut om maskinvaktens sammansättning skall bl.a. följande beaktas:

- 1) att alla fartyg med en maskineffekt av minst 3 000 kW, skall ha ett vakthavande maskinbefäl,
- 2) att på fartyg vilkas maskineffekt understiger 3 000 kW, kan befälhavaren efter samråd med maskinchefen besluta att vakt-



havande maskinbefäl inte behövs samt

3) att befäl får inte, när de ansvarar för en maskinvakt, tilldelas eller utföra några andra arbetsuppgifter som skulle kunna störa deras uppgifter med avseende på övervakningen av fartygets maskineri.

### 31 §

#### *Allmänna principer för vakthållningen i hamn*

Vakthavande däck- eller maskinbefäl får inte överlämna vakten till det avlösande befälet om han har skäl att misstänka att den senare uppenbarligen inte är lämpad att fullgöra sina arbetsuppgifter effektivt, i vilket fall han skall underrätta befälhavaren respektive maskinchefen därom. Det avlösande däck- respektive maskinbefälet skall se till att alla medlemmar i deras vakt uppenbarligen är lämpade att fullgöra sina arbetsuppgifter effektivt.

Om en åtgärd vidtas vars avbrytande skulle kunna förorsaka en farlig situation i det ögonblick då däck- eller maskinvakten skall överlämnas, skall vakthavande befäl slutföra åtgärden utom i det fall att befälhavaren eller maskinchefen beordrar annorlunda.

### 32 §

#### *Principer för vaktavlösning på däck*

Innan avlösande befäl tar över däcksvakten skall han av vakthavande befäl bli underrättad om följande:

1) vattendjupet vid kajplatsen, fartygets djupgående, tidvattnets nivå och fas, säkrandet av fartygets förtöjningar, ankringsarrangemangen och den utevarande ankarkättingens längd samt övriga för fartygets säkerhet väsentliga förtöjningsarrangemang; huvudmaskineriets tillstånd och dess beredskap i en nödsituation,

2) alla arbeten som skall utföras ombord, arten av lastat eller kvarblivet gods, dess kvantitet och placering ombord och eventuella lastrester efter lossning,

3) vattennivån i slagvattentankarna och i barlasttankarna,

4) givna ljudsignaler och visade navigationsljus och signalfigurer,

5) antalet på besättningen som skall stanna ombord och antalet andra ombordvarande,

6) brandbekämpningsutrustningens skick,  
7) eventuella särskilda hamnbestämmelser,  
8) befälhavarens stående order och specialinstruktioner,

9) kommunikationslinjerna mellan fartyget och landorganisationen, inklusive hamnmynigheterna, i händelse av en nödsituation eller när hjälp behövs,

10) vad som i övrigt är väsentligt för fartygets, besättningens och lastens eller miljöns säkerhet,

11) procedurer som används för rapportering till myndigheterna av miljöförorening från fartyget.

Det avlösande vaktbefälet skall kontrollera följande innan han tar över däcksvakten:

1) att fartyget är förtöjt eller ankrat på ett adekvat sätt,

2) att rätta ljudsignaler ges och navigationsljus visas,

3) att säkerhets- och brandföreskrifter följs,

4) att han känner till egenskaperna hos det gods som lastas eller lossas och de åtgärder som skall vidtas vid läckage eller brand samt

5) att inga yttre faktorer äventyrar fartygets säkerhet och att fartyget inte äventyrar andras säkerhet.

### 33 §

#### *Vaktavlösning i maskinavdelningen i hamn*

Innan det avlösande vaktbefälet tar över vakten, skall han av det befäl som har maskinvakten bli informerad om följande:

1) stående order för dagen, eventuella specialinstruktioner beträffande fartygets drift, underhållsåtgärder och reparationer som utförts på maskineriet eller kontrollinstrumenten,

2) arten av åtgärder som behöver vidtas beträffande maskineriet och apparaturen, vilken personal som deltar i arbetet och de eventuella risker som är förbundna med arbetet,

3) vattnets eller avfallets nivå och tillstånd i slagvattentankarna, barlast-, avfalls-, toalettavfalls- och reservtankarna samt särkrav som gäller användning och tömning av tankarnas innehåll,

4) särkrav som gäller tömning av sanitets-systemets avfall,

5) bärbara brandsläckningsredskaps, fasta brandsläckningsanordningars och brandindi-



katorsystemens skick och beredskap,

6) personer auktoriserade att utföra tekniskt arbete med anknytning till maskineriets underhåll eller reparation, och andra ombordvarande samt erforderligt manskap,

7) hamninstruktioner med anknytning till utsläpp från fartyg och brandbekämpningskrav och fartygets beredskapstillstånd, i synnerhet vid dålig väderlek,

8) kommunikationslinjerna mellan fartyget och landorganisationen, inklusive hamnmynigheterna, i en eventuell nödsituation eller när hjälp behövs,

9) vad som i övrigt är väsentligt för fartygets, besättningens och lastens eller miljöns säkerhet,

10) procedurer som används för att rapportera till myndigheterna om miljöförorening från fartyget.

Avlösande vaktbefäl i maskin skall försäkra sig om att de får all nödvändig, ovan relaterad information av det befäl som blir avlöst innan de tar över vakten och de skall

1) ha kännedom om de befintliga och potentiella kraft-, värme- och ljuskällorna ombord, och deras distribution,

2) ha kännedom om tillgången på bränsle, smörjmedel och vatten ombord samt

3) vara redo att såvitt möjligt försätta fartyget och dess maskineri i stand by eller i alarmberedskap.

#### 34 §

##### *Vakthållning på däck i hamn*

Vaktbefälet på däck skall:

1) med lämpligt mellanrum göra kontrollronder ombord,

2) särskilt fästa uppmärksamhet vid:

a) landgångar, ankarkättingar och fartygets förtöjningar, särskilt vid växling mellan ebb och flod och vid kajer där tidvattenskillnaderna är stora, och vid behov vidta åtgärder för att kontrollera att de är i funktionsdugligt skick,

b) djupgåendet, kölmarginalen och fartygets allmänna skick för att förhindra en farlig slagsida eller trim vid lasthantering eller intag av barlast,

c) väderleken och sjögången,

d) att alla säkerhets- och brandskyddsregler följs,

e) vattennivån i slagvattentankarna och tankarna,

f) vilka personer som vistas ombord och

var de befinner sig, särskilt de personer som vistas i avskilda eller slutna rum samt

g) att ljus visas och ljudsignaler ges i tillbörlig utsträckning,

3) vid dåligt väder eller efter stormvarning vidta erforderliga åtgärder för att skydda fartyget, de ombordvarande och lasten,

4) vidta alla tänkbara försiktighetsåtgärder så att fartyget inte förorenar miljön,

5) vid behov ge larm, meddela befälhavaren om saken, vidta åtgärder för att förhindra skada på fartyget, dess last eller de ombordvarande och vid behov be myndigheterna i land eller närliggande fartyg om hjälp,

6) vara medveten om fartygets stabilitet så att det i händelse av brand är möjligt att uppge för brandsäkerhetsmyndigheten i land hur mycket vatten som kan pumpas i fartyget utan att utsätta fartyget för fara,

7) erbjuda nödställda fartyg och människor hjälp,

8) vidta nödvändiga försiktighetsåtgärder för att förhindra skador vid propellerdrift, samt

9) anteckna alla väsentliga händelser ombord i rätt skeppsdagbok.

#### 35 §

##### *Vakthållning i maskin då fartyget är i hamn*

Vakthavande befäl i maskin skall fästa särskild uppmärksamhet vid:

1) att alla order, särskilda operativa rutiner och regler om riskfyllda konditioner och deras förebyggande inom deras ansvarsområden iakttas,

2) instrument och reglage, övervakningen av alla kraftkällor, komponenter och system som är i drift,

3) den teknik, de metoder och procedurer som är nödvändiga för att förebygga överträdelse av lokala myndigheters miljöskyddsbestämmelser, samt

4) vätskemängden i slagvattentankarna.

Vakthavande befäl i maskin skall

1) vid behov ge larm och vidta nödvändiga åtgärder för att förhindra skada på fartyget, de ombordvarande och lasten,

2) vara medveten om vakthavande däcksbefäls behov beträffande lastnings- och lossningsutrustningen och de särkrav som hänger samman med barlastsystemet och andra system som reglerar fartygets stabilitet,

3) med lämpliga mellanrum göra kontrollronder för att konstatera eventuella fel i ap-

paraturens funktion och omedelbart vidta korrigerande åtgärder för att trygga fartygets, lasthanteringens, hamnens och miljöns säkerhet,

4) försäkra sig om att det vidtas nödvändiga försiktighetsåtgärder inom deras ansvarsområde för att förebygga olyckor eller fel på fartygets olika elektriska, elektroniska, hydrauliska, pneumatiska och mekaniska anordningar, samt

5) förvissa sig om att alla viktiga händelser som påverkar maskineriets drift, justering eller reparation antecknas på tillbörligt sätt.

### 36 §

#### *Vakthållning i hamn på fartyg som transporterar farligt gods*

Om ett fartyg transporterar gods som är explosivt, lättantändligt, giftigt, hälsovådligt

Helsingfors den 19 december 1997

Trafikminister *Matti Aura*

eller miljöförorenande skall befälhavaren se till att säker vakt vidmakthålls ombord. På fartyg som transporterar farligt gods i bulk skall det alltid finnas en eller flera behöriga befäl samt vid behov vaktmän till hands, även i det fall att fartyget ligger säkert förtöjt eller till ankars i hamn.

På fartyg som transporterar farligt gods på annat sätt än i bulk skall befälhavaren ta full hänsyn till det farliga godsets art, kvantitet, förpacknings- och stuvningssätt samt alla särförhållanden ombord, till sjöss eller i land.

### 37 §

#### *Ikraftträdande*

Detta beslut träder i kraft den 1 januari 1998.

Regeringssekreterare *Pekka Kouhia*



